

Kandidatoppgave

Individtilpasset førerutviklingskurs for motorsyklister

Individual customized driver training course for motorcyclists



Magnus Sandvoll Berntsen, Rune Nilsen og Lasse Gran.

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2013



Avdeling for
trafikklærerutdanning

SAMMENDRAG

I denne oppgaven har vi valgt å lage ett produkt for å forsøke å nærme oss det overordnede mål, nemlig nullvisjonen¹. Vi har laget ett produkt for motorsyklister hvor vi tar utgangspunkt i ulykkesstatistikken og de forskjellige personlighetstyper når vi legger opp innholdet i produktet. Motorsyklister er en utsatt trafikant gruppe, men vi mener at med en bedre opplæring vil deres atferd i trafikken bedres og dermed deres risiko for ulykker reduseres. Vårt kurs er ett frivillig kurs hvor deltakerne allerede har førerrett for klasse A.

Motorsykkkel er ett kjøretøy som krever gode tekniske ferdigheter og siden man er mer utsatt for farer, kreves det også spesielle holdninger for å kunne ferdes trygt. Vårt kurs tar utgangspunkt i at mennesker har forskjellige tilnærminger til å søke risiko. Vi har derfor forsøkt å bøte på dette med og individtilpasse kurset noe. Kurset deler utøverne inn i to grupper, nemlig de som søker høyere risiko og de som søker lavere risiko.

Vi har lagt opp kurset med tanke på at det er forskjellige veiledere som skal holde det, dette vil si at det er en grad av frivillighet i hvordan man ønsker å formidle stoffet. Vi har imidlertid kommet med forslag til formidling vi finner er hensiktsmessig, bla har vi foreslått bruk av problemorientert undervisning (POU)².

Vårt utgangspunkt er at opplæringen ikke stanser ved fullført opplæring til klasse A, men at man bør være villig til hele tiden å søke læring for å redusere sin egen og andres risiko for ulykker. I lys av dette tror vi at vårt produkt kan bidra til og nå dette målet.

¹ Nullvisjonen: Stortinget har bestemt at nullvisjonen er ett fremtidig mål om null drepte og null hardt skadde i trafikken.

² POU: Arbeidsmetode hvor deltakerne blir satt ovenfor problemer som de da må ta stilling til gruppevis, av den grunn blir deltakerne mere aktive og mere læring vil oppstå. Eks til POU er bruk av diskusjoner og gruppearbeid.

SUMMARY

In this task we have chosen to create a product and try to approach the overall objectives to the greatest extent possible, named the zero vision.

We have created a product for motorcyclists where we begin with accident statistics, when we added up the contents of the product. Motorcyclists are an exposed group at the road, and we believe that the main effort must be a better education which will reduce the numbers of accidents.

Our product is a voluntary course that the motorcyclist will take after completed training in Class M.

Motorcycle is a vehicle that requires good technical skills, as one is exposed to hazardous situations; it requires a special attitude to drive safe. Our course is based on the fact that people have different approaches to experience risk. We have therefore attempted to remedy this with individual adapted courses. Course sections divide drivers into two groups, those who seek high risk and those seeking lower risk.

We added up the course with the thought that there also are different coaches to educate. That means that there is a degree of spontaneity in how they will convey the material. However, we have proposed a mediation we find appropriate. Among other things we recommend a large use of problem-oriented teaching.

We feel that the training does not stop after the completion of training in Class M, and that the drivers have to be willing to continuously seek learning to reduce own and others risk of accidents.

We conclude and believe that our product can contribute to achieving this goal.

FORORD

Vi er tre studenter ved Hint som er motorsykkellentusiaster. I løpet av høsten 2011 begynte vi å dele erfaringer og interesser rundt emnet motorsykkelkjøring og den høyere risiko for ulykker denne trafikantgruppen opplever. Dette eskalerte utover høsten med mange interessante og engasjerende samtaler oss mellom. Vi ble etter hvert enige om at dette var ett emne vi ønsket og utforske nærmere og ideen om å skrive en kandidatoppgave om emnet ble født. Vi ønsket og utforske om behovet for ett kursopplegg eksisterte. I løpet av våren 2012 produserte vi ett spørreskjema som vi ønsket å teste på «markedet». Dette spørreskjemaet gjorde vi ferdig for å levere ut både på egne kursdeltakelser, internett og i butikker hvor mange motorsyklister ferdes. Vi ønsket å være tidlig ute med skjemaet da engasjementet blant motorsyklister er stort på våren etter en lang vinter i «dvale». Etter hvert som svarene kom, så vi at grunnlaget for ett endret førerutviklingskurs eksisterte, dette kommer vi tilbake til senere i rapporten. Vi har også selv deltatt på flere førerutviklingskurs, både tidligere år og sommeren 2012, hvor vi har opplevd mangler som vi ønsker å forbedre med vårt kurs. Ett frivillig førerutviklingskurs må ha utgangspunkt i å være artig, spennende og lærerikt for at man ønsker å delta, dette har vi forsøkt prioritert i vårt kurs.

Dette ble etter hvert en utfordrende og omfattende oppgave som vi synes har vært veldig interessant og lærerik. Vi ser frem til å prøve ut kurset vårt i praksis.

Vi har søkt spesialister innen området og ønsker å takke Dagfinn Moe, Peter Wigum, Anders Berg Nilsen, Leiv Larsen og Roger Hanssen for god hjelp undervegs.

Denne kandidatoppgaven er utført gjennom samarbeid av: Magnus Sandvoll Berntsen, Rune Nilsen og Lasse Gran.

Magnus Sandvoll Berntsen
Rune Nilsen
Lasse Gran

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	2
SUMMARY	3
FORORD.....	4
1. INNLEDNING	7
2. KUNNSKAPSSTATUS.....	8
3. ANVENDT TEORI.....	8
3.1 Problemorientert undervisning(POU).....	8
3.2 Instruksjon	9
3.3 Induktiv undervisningsmetode	9
3.4 Deduktiv undervisningsmetode	9
3.5 Hel- og delmetode	9
4. METODE	10
4.1 Spørreskjema blant motorsyklister	10
4.1.1 Spørreskjema blant motorsyklister	10
4.1.2 Forklaring til de enkelte spørsmål i spørreskjemaet	10
4.2 Individtilpasning	11
4.3 Valg av kjøretekniske øvelser.....	12
4.3.1 Våre egne kursdeltagelser	12
4.3.2 Vurdering av øvelser.....	13
4.4 Nivået på førerutviklingskurset	14
4.5 GDE matrise	15
4.6 Planlegging av kurs	15
4.6.1 Den didaktiske relasjonsmodellen	15
4.7 Nullvisjonen.....	17
5. RESULTAT	18
5.1 Resultatene fra spørreundersøkelse blant motorsyklister	18

5.2 Betraktninger av resultat fra spørreundersøkelse blant motorsyklister	20
6. DRØFTING.....	20
6.1 Anvendt teori	20
6.1.1 POU/Induktiv	20
6.1.2 Deduktiv	21
6.1.3 Del- og helmetoden.....	21
6.2 Spørreskjema blant motorsyklister	21
6.3 Produktet.....	23
6.3.1 Spørreskjema for individtilpasning.....	23
6.4 Praksis.....	24
6.5 Øvelsene	24
7. KONKLUSJON/AVSLUTNING.....	25
KILDER	26
FIGURLISTE	28
VEDLEGG	28

1. INNLEDNING

I den senere tid har trafikkmiljøet blitt mere krevende og innfløkt. Kravene til trafikantene må være av en slik art at trafikken blir sikrest mulig. Skal vi kunne nærme oss en nullvisjon, er alle trafikanter nødt til å ta sin del av ansvaret. Vi har i de senere år sett at ulykkesstatistikken har bedret seg for motorsyklister, men vi ser fortsatt behovet for å forsøke å gjøre den enda bedre.

Vi har forsøkt å møte denne utfordringen gjennom vår problemstilling som er:

«Hvorfor og hvordan lage ett individtilpasset førerutviklingskurs for motorsyklister».

Svarene fra spørreskjema blant motorsyklister skulle tilsi at det er ett behov for ett endret kurs, da flere av deltakerne kjører på en mere aggressiv måte etter å ha gjennomført dagens førerutviklingskurs. Ved våre deltakelser på førerutviklingskurs har vi sett en atferd etter endt kurs som skulle tilsi at en endring av kursinnhold kan være nyttig. Vi har også erfart at dagens førerutviklingskurs har mangler når det gjelder de tekniske øvelser. I vårt kursprodukt har vi lagt opp de enkelte tekniske øvelser ut fra å forsøke å redusere ulykkesstatistikken, ved direkte å øve på de momenter som er sterkest representert i denne. For eksempel, den mest vanlige ulykken for motorsyklister er utforkjøring i sving³. Vi har derfor prioritert svingtrening og bremsing i sving som er en teknisk utfordrende øvelse pga. motorsykkelens bevegelser og de krefter som virker på den.

Kurset er også tilrettelagt for de ulike personligheter. Her har vi valgt å konsentrere oss om to hovedgrupper, nemlig høy- og lavrisiko gruppene. Hvorfor vi har valgt dette skal vi komme tilbake til senere i rapporten.

Innholdet i denne kandidatoppgaven ble mere omfattende enn hva vi først hadde beregnet. Lysten til å lage ett fullverdig produkt ble overveldende fordi vi ønsket å lage noe som vi kan bruke i ettertid i vårt fremtidige yrke som mc lærer. Vi ser imidlertid at vi kunne snevret produktet inn med, for eksempel, kun vekt på signaløvelsene eller individtilpasningene. Ved eventuelt fremtidige oppgaver har vi lært at vi kan spisse oppgaven noe for bedre gjennomføring av arbeidsprosessen.

³Tall fra Statens Vegvesen: Mc sikkerhet, håndbok 245

2. KUNNSKAPSSTATUS

Tidligere er det forsket på området, da spesielt av Inger Linderholm(Linderholm.2003) og Torbjørn Tronsmoen (Tronsmoen. 2008). Disse har laget forskningsarbeider i form av rapporter som vi har benyttet i vårt arbeide med denne kandidatoппgaven. Linderholm forsker på individtilpasning av føreropplæring. Hun foreslår tilpasset undervisning for de enkelte individer. Hun deler opp individene i fire grupper, trygghetssøkeren, ansvarstakeren, spenningssøkeren og risikotakeren. Hennes forskning anbefaler bla bruk av deduktiv undervisning for trygghetssøkeren og ansvarstakeren og induktiv undervisning for spenningssøkeren og risikotakeren.

Tronsmoens forskningsresultater sier at enkelte deltakerne kan ha en viss hastighetsøkning etter endt ferdighetskurs, men at flere øker sin tekniske kompetanse og dermed øker sin sikkerhetsmargin i trafikken. Tronsmoen forsker på en gruppe som har deltatt på ferdighetskurs, kalt kursgruppe, og en gruppe som ikke deltar på dette kurset, kalt kontrollgruppa. Begge gruppene gjennomgår en f r- og ettertest. Testene pågår over lengre tid. Kursgruppen øker sin tekniske kompetanse. Denne gruppen øker ikke sin hastighet av vesentlig grad. Kontrollgruppa ble ved ettertesten registrert å holde vesentlig høyere hastighet enn kursgruppa. Rapporten sier at de gode resultatene også kan skyldes dyktige veiledere.

3. ANVENDT TEORI

Vi har selv deltatt på flere førerutviklingskurs for motorsyklister. V re erfaringer er at disse kursene har prioritert bruk av instruksjon og demonstrasjon. Kursene har ikke tatt hensyn til differensierte undervisningsmetoder for de ulike personligheter. Vi ønsker å anbefale enkelte undervisningsmetoder som kan bidra til å forbedre slike typer kurs.

3.1 Problemorientert undervisning(POU) er en undervisningsmetode som benyttes for å fremme bedre læring. Den tar utgangspunkt i et problem som skal føre elevene frem til en bestemt løsning. Læreren(veilederen) bør planlegge å forberede problemstillinger på forhånd som skaper elevaktivitet og han bør gjennom aktiviteten styre diskusjonene for å nå ett bestemt mål. POU skal være til elevenes nytte og ikke for læreren, elevene er i fokus. Undervisningsmetoden benytter seg av elevenes kunnskap for å trekke sammenligninger, skape refleksjoner og dermed fremme ny læring. Undervisningsformen bør foregå i grupper for å fremme høyere aktivitet og dermed refleksjoner rundt problemstillingene. POU bygger

på sosial konstruktivisme, som legger vekt på at læring oppstår i samhandling med andre. Læringen skjer med språklig aktivitet. Bruk av skolebegrep forklares med hverdagsbegrep. Det å bruke noen som er mere kompetente er gunstig i denne type læringssituasjon, da disse er en resurs for deltakerne ved at de hever nivået og deltakerne har noen å strekke seg etter.

Sosial konstruktivisme bygger på Lev Vygotsky teorier som bla sier:

«Kunnskap konstrueres gjennom sosial samhandling og erfaring. Kunnskapen reflekterer den ytre verden slik den filtreres og påvirkes av kultur, språk, oppfatninger, samhandling med andre, direkte undervisning og modellering». (Loeng. 2012)

3.2 Instruksjon er en undervisningsmetode hvor læreren forteller elevene nøyaktig hva de skal gjøre. Det kan være en autoritær undervisningsmetode med lite elevinnflytelse. Metoden kan være god å bruke i enkelte situasjoner hvor tiden er knapp. Metoden er godt egnet der man skal lære motoriske ferdigheter, eks trinn 2 i dagens føreropplæring. Instruksjon er ofte godt egnet i kombinasjon med demonstrasjon.

3.3 Induktiv undervisningsmetode er når praksis kommer før teori. Noen elever ønsker å lære gjennom en praktisk metode fordi koblingen mellom teori og praksis kan få større mening. Noen eksempler på induktive undervisningsmetoder er problemorientert undervisning og problembasert læring.

3.4 Deduktiv undervisningsmetode er når teori kommer før praksis. Fordelen er at elevene trekker teoretisk lærdom over i praktisk gjennomførelse og metoden kan være tidsbesparende.

3.5 Hel- og delmetode er en innlæringsteknikk hvor læringen konsentreres i hel eller delt form. Hvis elevene kan mye av stoffet på forhånd kan det være fornuftig med hel metoden, fordi elevene da har bedre kunnskaper og dermed bedre evne til å tilegne seg tilleggskunnskap. Delmetoden kan med fordel benyttes hvis det er vanskelige kunnskaper og mye stoff som skal innlæres. Elevene vil da få bedre oversikt over stoffet fordi de får presentert mindre av det i gangen.

(Statens Vegvesen: Læreplan klasse B, Glein og Lødemel, 2009 og Loeng, 2012)

4. METODE

4.1 Spørreskjema blant motorsyklister

Vi har benyttet en kvantitativ⁴ metode ved bruk av ett spørreskjema for å finne ut om det var grunnlag nok for vårt produkt. Det er i størst grad benyttet ett strukturert skjema med lukkede spørsmål fordi vi ønsket å fremstille en statistikk over svarene for å bedre benytte disse i vårt arbeidde. Vi har prioritert å ha relativt få spørsmål fordi vi tror at det virker mere innbydende for en evt. respondent å besvare skjemaet. Vi tror at ett skjema med for mange spørsmål virker for tungt og dermed avskrekkende på evt. respondenter. Skjemaet er utarbeidet i størst mulig grad for å svare vår problemstilling. Vi vurderte ett informasjonsskriv som påheng på spørreskjemaet, men fant ut at dette ikke passet inn i vår strategi da dette ble for «seriøst»(tungt). Vi tror at våre respondenter ønsket et enklere skjema som var «fort gjort» uten for mye lesing.

4.1.1 Spørreskjema blant motorsyklister

Se vedlegg nr.1

4.1.2 Forklaring til de enkelte spørsmål i spørreskjemaet

1. Spørsmål om kjønn er med for å avdekke om det er flere av ett kjønn innen høyrisiko gruppen. Vi har fra før kunnskap om at flere menn enn kvinner er høyrisikoutsatt og dette ønsket vi og evt. få bekreftet gjennom vårt skjema.
2. Vi ville finne ut hvilke aldersgrupper som deltar oftest på denne type kurs.
3. Motorsykkeltype er også representert i forskjellig art, dette for å finne ut av hvilke type som er overrepresentert ved slike kurs. Vi ser fra statistikken fra Statens Vegvesen at racing-sykler og touringsykler er overrepresentert i dødsulykker(Vegvesenet.no, 1, s.5)
4. Vi ønsket å finne ut om det hjelper å delta på mange ferdighetskurs for å redusere sin risiko i trafikken.
- 5,6,7,8. Spørsmålene er egenvurderingss spørsmål som forteller oss om respondenten selv mener de har utbytte av førerutviklingskurs og om de har en annen kjørestil etter endt kursing.

⁴ Ved bruk av kvantitative metoder kan informasjon formes til målbare enheter. Metoden er gunstig når man ønsker mange svar.

9. Siste spørsmål er ett åpent spørsmål. Dette er med for å finne ut hva respondenten selv mener er deres grunn for å delta på førerutviklingskurs, her kan vi finne ut om respondenten med egne ord har ett overordnet mål med sine deltakelser, nemlig trafikksikkerhet, eller om de deltar for kun å ha det gøy.

4.2 Individtilpasning

Vi ønsket å finne en test som kunne plassere de forskjellige deltakerne ved ett slikt førerutviklingskurs inn i forskjellige kategorier som kunne være hensiktsmessig for å møte vår problemstilling. I tillegg til dette hadde vi som krav at testen måtte være gjennomførbar på et minimum av tid. Rettingen og klassifiseringen av personlighetstypene skulle også være gjennomførbar raskest mulig. Samlet tidsforbruk på test, retting og klassifisering burde ikke overstige ca. 20 min for bedre gjennomføring.

For å finne ut hvordan og for hvem vi skulle individ tilpasse vårt kurs for begynte vi grunnleggende med Big Five, eller SMÅEN, bearbeidet av forskerne Costa og McCrae 1992 (Moe.2008). Big Five en personlighetsmodell med forskjellige domener som kan gi oss en mere eksakt personlighetstype. Ett av domenene er ekstraversjon. Hvis en deltaker scorer høyt på dette domenet kan det gi oss ett bilde på hvor stor spenningssøker denne deltakeren kan være. Det er utviklet en personlighetstest som heter NEO-PI-R som bygger på Big Five. Dette er en test som kunne gitt oss en mere nøyaktig klassifisering av de forskjellige personlighets typer. Denne testen er noe omfattende og vil ta minimum en time å gjennomføre⁵. Vi vurderte dette, men kom frem til at denne ble for omfattende og tidkrevende for vårt produkt.

Vi vurderte videre å bruke en test basert på Inger Linderholm sitt forsknings arbeide, Individanpassad førarutbildning (Linderholm, 2003) nemlig D.A.T.E. – Drivers Attitude Type Evaluator testen. Denne testen er en elektronisk test som deler deltakerne inn i fire personlighetstyper. Disse fire er spenningssøkeren, risikotakeren, ansvarstakeren og trygghetssøkeren. Vi snakket med Stein Olsen(som jobber med individtilpasning, av bla. sikkerhetskurs på bane), ved Hint, om dette. Han mente denne testen ikke passet inn i vårt produkt da denne er beregnet for de som gjennomfører kjøreopplæring til klasse B. Vi vurderte dette en stund og fant ut at vi forkastet ideen om å bruke testen pga. Olsens uttalelser og at selve utførelsen av testen hadde krevd pc utstyr til samtlige deltakere noe vi fant uhensiktsmessig for vår type kurs.

⁵ Uttalelser fra Anders Berg Nilsen student ved profesjonsstudiet psykologi ved Hist, hans uttalelser kan leses i vedlegg nr.2

Vi kontaktet Dagfinn Moe tidlig i denne prosessen og spurte om det fantes en egnet test for vårt produkt i Sintef sine arkiver. Han fant en egnet test som baserte seg på holdningene til bilførere for å kartlegge deres vilje til å ta høy eller lav risiko, se vedlegg nr. 3. Denne testen syntes vi kunne være ett godt egnet utgangspunkt for vår type test som passer i vårt produkt. Vi bearbeidet testen noe, for å få den bedre egnet for våre krav, og bestemte oss for og benytte denne. Testen er grundig nok til å kartlegge de to risikogrupper samt at den er gjennomførbar på ca. 3min. Rettingen av den er også greit å få gjennomført på ett minimum av tid, dette er helt avgjørende for om vi kunne benytte den i vårt produkt.

Vi har testet ut denne på ett tilfeldig utvalg av våre medstudenter ved Hint. Vi lot hver respondent få ett testskjema hver og benyttet 10 stk. respondenter. Resultatene av denne forskningen tilsa at testen kunne benyttes i vårt produkt da den var gjennomført innenfor vår tidsramme og rettingen og kategoriseringen av høy- og lavrisikogrupper ble godt gjennomført. Denne testen befinner seg i vårt produkt.

Vi har brukt Linderholm sine personlighetstyper og hennes rapport sitt forslag til hvordan man kan tilrettelegge undervisning for disse. Vi har da satt sammen en høyrisikogruppe bestående av risikotakeren og spenningssøkeren og en lavrisikogruppe bestående av ansvarstakeren og trygghetssøkeren. Vi har videre forsøkt å nå disse gruppene sine behov på en best mulig måte basert på Linderholm sine forskningsresultater og hennes forslag til undervisningsmetoder for de enkelte personlighetstyper.

4.3 Valg av kjøretekniske øvelser

For å lage et førerutviklingskurs for mc, var vi nødt til å bestemme oss for hvilke øvelser vi skulle benytte for å møte vår problemstilling.

4.3.1 Våre egne kursdeltagelser

Arai førerutviklingskurs på Vålerbanen 5.6.2012

Michelin førerutviklingskurs på Vålerbanen to ganger, siste: 26.6.2012

Tango MC(motorsykelklubben til trafikorpset ved Oslo politidistrikt) førerutviklingskurs på Vålerbanen, juni 2012, (Tango Mc)

Bikeport førerutviklingskurs på Arctic Circle Raceway. 3 stk siste: juni 2011, (Bikeport)

NAF MC førerutviklingskurs på Lånkebanen, flere deltakelser siste: mai 2012, (Naf Mc Trondheim)

4.3.2 Vurdering av øvelser

På bakgrunn av egen deltakelse følte vi en nødvendighet for innhenting av ekspertise i valg av øvelser. Prosessen ble å kontakte dyktige veiledere som har stått bak kurs vi hadde deltatt på tidligere. Vi har også lest bøker som «Full Kontroll» (NMCU⁶) og «Effekter av ferdighetskurs for motorsyklister» (Tronsmoen, 2008).

Leiv Larsen er grunnlegger av Nucleus-MC. Han viste stor entusiasme for vårt prosjekt. Leiv studerte ved høgskolen i Akershus avd. yrkespedagogisk utviklingsarbeid/trafikk 2003/2004. Under den perioden utarbeidet han en rapport om utvidet kjøreteknikk for mc. Denne rapporten har vi fått og vurdert, samt hatt mange interessante telefonsamtaler om emnet førerutviklingskurs. Leiv er en person med lang erfaring innen førerutviklingskurs for mc. (*Nucleus-MC*)

Statistikk fra vegdirektoratet(vegvesen.no, 1, s.10) beskriver at kjøreteknisk ferdighet og vurderingsevne på bakgrunn av valgt handling har stor medvirkning til motorsykkelykker. Dette har preget vårt oppsett av øvelser i produktet.

Den mest utbredte ulykken blant motorsyklister er utforkjøring i sving. Slik vi ser det er årsaken til dette for dårlig kjøreteknisk ferdighet, dårlig vurderingsevne til hastighet eller begge deler. Av disse grunner har vi satt opp signaløvelser for begge gruppene, med dette mener vi øvelser som blir lagt mer vekt på enn andre. Signaløvelsene våre er bremseøvelser og svingøvelser. For å se hvor mye vi anbefaler å legge vekt på signaløvelsene, henviser vi til produktet.

Når signaløvelsene skal legges mest vekt på mener vi ikke, at de andre øvelsene er uviktige. Kjeglekjøring er en god kjøreteknisk øvelse med grunnelement som styrekommando og blikk bruk. Denne øvelsen blir utført før unnamanøver, på den måten kan deltagerne benytte seg av overføring av læring gjennom kurset(dette gjelder alle øvelsene). Det å følge en rød tråd mener vi er viktig for å oppnå progresjon og tilfredsstillende resultater.

⁶ NMCU: Norsk motorcykel union

Kurset er lagt opp etter forsikringsselskaperens krav⁷ til øvelser, hastighet og generelle retningslinjer for førerutviklingskurs.

4.4 Nivået på førerutviklingskurset

GDE matrisen er en hierarkisk modell som spenner fra nivå en til og med nivå fire. Hvert nivå inneholder tre delnivå, hvor det øverste nivå ligger lengst ut mot høyre i modellen. Nivå en er ett manøvreringsnivå som vektlegger de tekniske ferdighetene til deltakeren. Nivå to er ett taktisk nivå som omhandler løsning av trafikale utfordringer. Nivå tre er ett strategisk nivå som knyttes til planlegging og trafikale valg. Nivå fire er ett overordnet nivå som knyttes til sjåførenes selvinnsikt, personlighet og tilhørighet(holdninger).

Hvis vi legger GDE matrisen til grunn vet vi ikke nøyaktig hvor deltakerne befinner seg etter endt opplæring til klasse A. I føreropplæringen blir man testet på fortrinnsvis trinn tre i GDE matrisen ved oppkjøringen⁸. Vi har derfor forsøkt å tilrettelegge vårt kurs slik at opplæringen også spenner videre oppover i GDE matrisen til og med trinn fire. Vi jobber i produktet med holdninger, selvinnsikt, atferd og risikotaking hos deltakerne. Vi prøver å få frem en overordnet forståelse for hva feil atferd i trafikken kan medføre av diverse risikofylte situasjoner. Målet vårt er å øke deltakernes trafikksikkerhet gjennom økte tekniske ferdigheter og økt forståelse for de sammensatte trafikale utfordringer.

⁷ Forsikringsselskapene setter som krav at vegtrafikkloven gjelder, for mere informasjon henviser vi til kilde av NMCU.

⁸ Oppkjøringstimen tester de tekniske og trafikale ferdigheter i størst grad.

4.5 GDE matrise

Hierarkisk atferdsnivå (hvor generalisert):	Føreropplæringens sentrale innhold:		
	Kunnskaper og ferdigheter som føreren må beherske	Risikoøkende faktorer som føreren må være bevisst på	Selvevaluering
Generelle handlingstendenser og måter å se omverdenen på	Kunnskap om / kontroll over hvordan generelle livsmål og verdier, atferdsmønster, gruppenormer etc. påvirker kjøringen	Kunnskap om / kontroll over risiko forbundet med livsmål og verdier, atferdsmønster, gruppepress, misbruk av stoffer etc.	Bevissthet om personlige tendenser ang. kontroll over impulser, motiver, livsstil, verdier etc. Utvikle evne til selvevaluering.
Valg av reiser/turer og forhold knyttet til reiser/turer	Kunnskaper og ferdigheter ang. hensyn knyttet til turen (målets betydning, valg av omgivelser, virkninger av gruppepress, vurdering av nødvendighet etc.).	Kunnskaper og ferdigheter ang risiko knyttet til målet for turen, tilstanden under kjøring, gruppepress, formålet med kjøringen etc.).	Bevissthet om personlig evne til å planlegge, typiske mål for kjøringen, motiver for å kjøre etc. Utvikle evne til selvevaluering.
Valg foretatt i forhold til trafikale situasjoner	Generelle kunnskaper og ferdigheter ang. regelverk, tilpassing av farten, sikkerhetsmarginer, tegn etc.	Kunnskaper og ferdigheter ang. feil hastighet, små sikkerhetsmarginer, brudd på trafikkregler, vanskelige kjøreforhold, myke trafikanter etc.	Bevissthet om personlige ferdigheter , kjørestil, evne til å oppfatte fare etc. sett som sterke og svake sider. Utvikle evne til selvevaluering.
Manøvrering av kjøretøyet (konkret oppgave)	Grunnleggende kunnskaper og ferdigheter ang. kontroll over bilen, kjøretøyets egenskaper, friksjon etc.	Kunnskaper og ferdigheter ang. risikomomenter i forbindelse med kontroll over bilen, kjøretøyets egenskaper, friksjon etc.	Bevissthet om personlige sterke og svake sider ang. grunnleggende kjøreferdighet og kontroll over bilen (spesielt i farlige situasjoner) etc. Utvikle evne til selvevaluering.

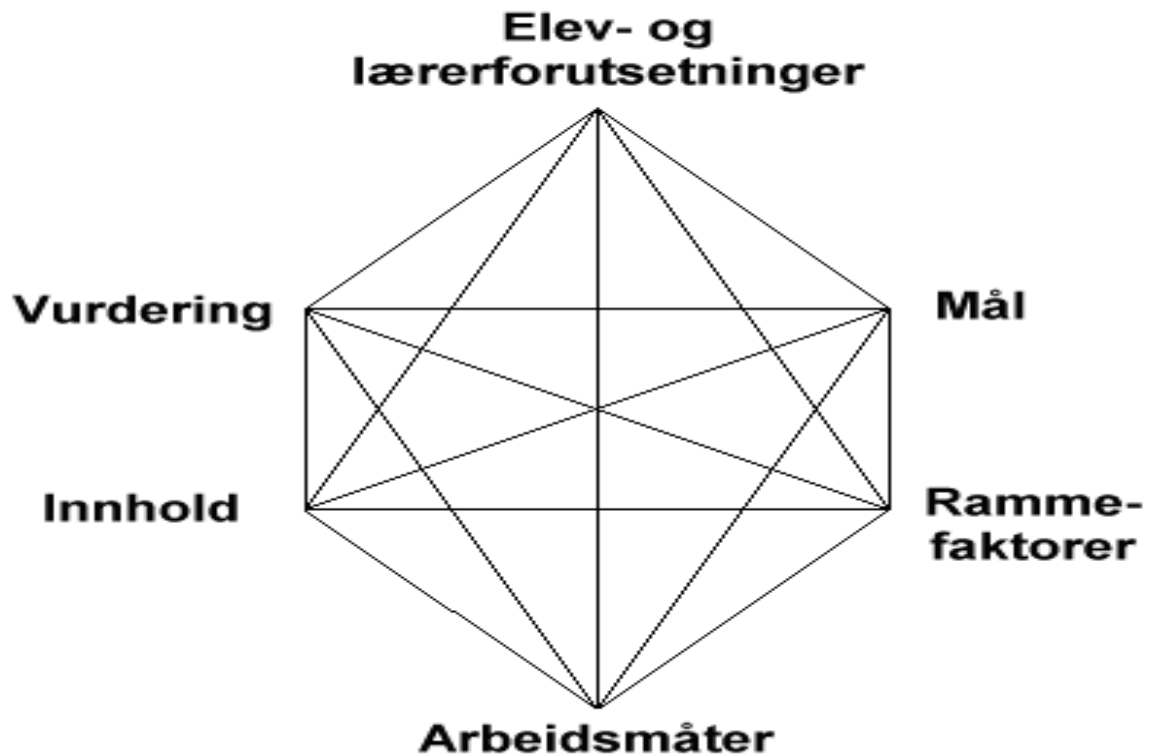
Figur: 1 (NMCU, GDE matrisen)

4.6 Planlegging av kurs

4.6.1 Den didaktiske relasjonsmodellen

For å kunne planlegge å holde et slikt kurs, er man avhengig av gode planleggingsverktøy. Vi anbefaler veileder å benytte den didaktiske relasjonsmodellen(DRM) ved planleggingen av sitt kurs. Modellens hensikt er å planlegge ut ifra alle faktorene. Faktorene henger nøye sammen og påvirker hverandre. Hvis en av faktorene endres, påvirker dette de andre faktorene slik at disse også må endres for å kunne gjennomføre kurset med ett tilfredsstillende resultat.

DIDAKTISK RELASJONSMODELL



Figur: 2 Den didaktiske relasjonsmodellen modifisert etter (Glein og Lødemel. 2009)

Elev- og lærerforutsetninger:

Elev: Alle har førerkort klasse A, de fleste er ukjente for veileder.

Lærer: Kvalifisert som veileder.

Mål:

Øke deltakernes trafikale forståelse, med hensyn til risikotaking og holdninger, og forbedre deltakernes tekniske ferdigheter, for å oppnå en økt sikkerhet på vei.

Rammefaktorer:

Minimum 4 timer, avhengig av antall deltakere på kurset.

Vurdering:

Spørsmål og visualisering underveis og til slutt for å kontrollere deltakernes selvinnsikt og få bekreftet at ferdighetene er forstått.

Innhold:

Teoretisk og praktisk individtilpasset tilnærming.

Arbeidsmåte:

Bruk av induktiv og deduktiv arbeidsmetode i forhold til individenes behov.

Bruk av veiledning og instruksjon, hel- og delmetode.

4.7 Nullvisjonen

Nullvisjonen er en visjon stortinget vedtok i forbindelse med nasjonaltransportplan i 2002-2007. Visjonen har på sikt et formål om å utelukke dødsfall og hardt skadde i trafikken.

Allerede er tiltak iverksatt og resultater oppnådd med under 200 dødsfall i 2011⁹, kjøretøyene blir sikrere, opplæringen av førerkortkandidater utvikles, forbedring av ulykkesutsatte vegstrekninger og annet trafiksikkerhetsarbeid.

Nullvisjonen er et av utgangspunktene for vårt produkt, trafikantgruppen motorsyklister er kjent som en utsatt gruppe. En viss prosentandel av de omkomne i trafikken tilhører denne trafikantgruppen. Etter forskning av ulykkesstatistikk blant motorsyklister mener vi at et spesielt førerutviklingskurs for motorsyklister kan være et bidrag for å nå visjonens mål. Som kommende førerutviklingskursveiledere vil vi alltid ha nullvisjonen som motivasjon for vårt arbeid.

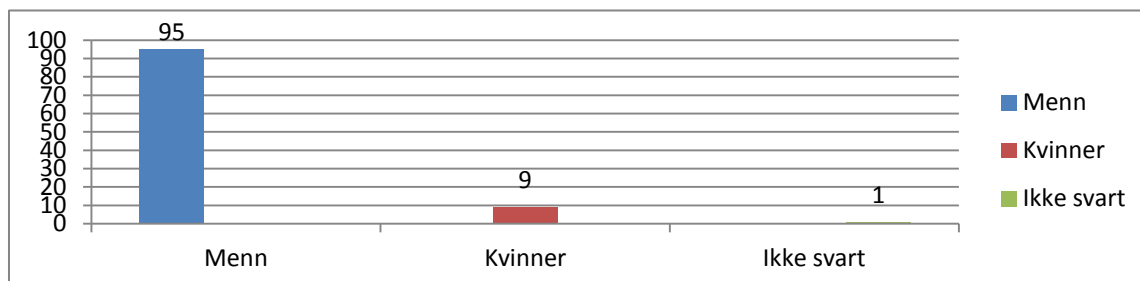
Mange hevder at bilistene er ofte skyldige i trafikkulykker der bil og motorsykkel er innblandet fordi motorsyklistene forsvinner i trafikkbildet. Statistikk fra Vegdirektoratet viser derimot at motorsyklisten selv har vært årsaken til ulykkene i 66 % av tilfellene(vegvesen.no, 1, s.9).

⁹ Tall fra Statens vegvesen

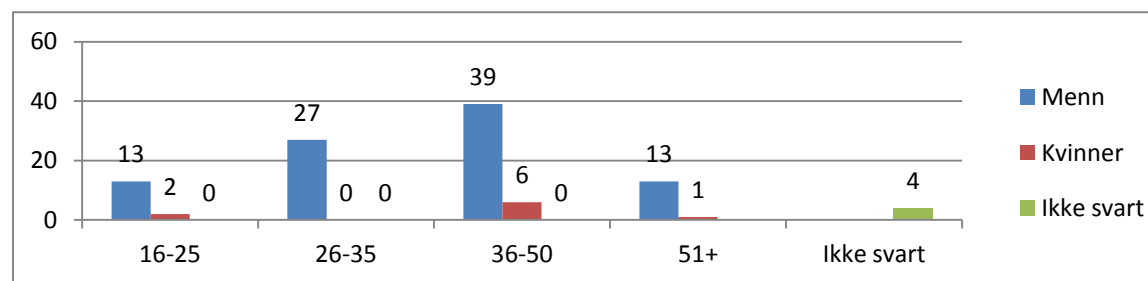
5. RESULTAT

5.1 Resultatene fra spørreundersøkelse blant motorsyklister

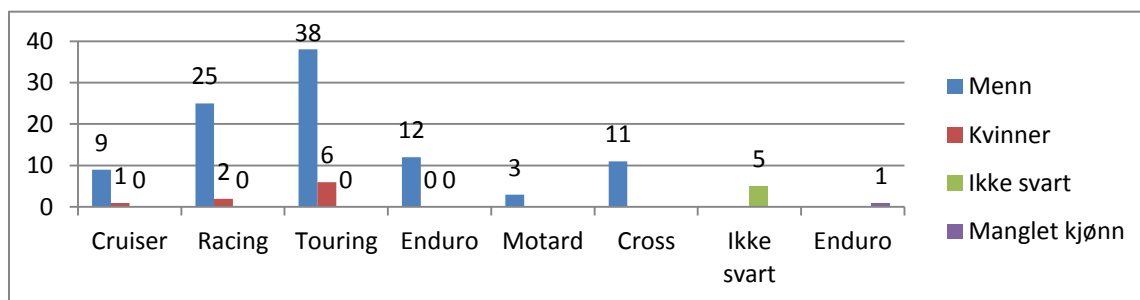
Spørsmål 1. Kjønn.



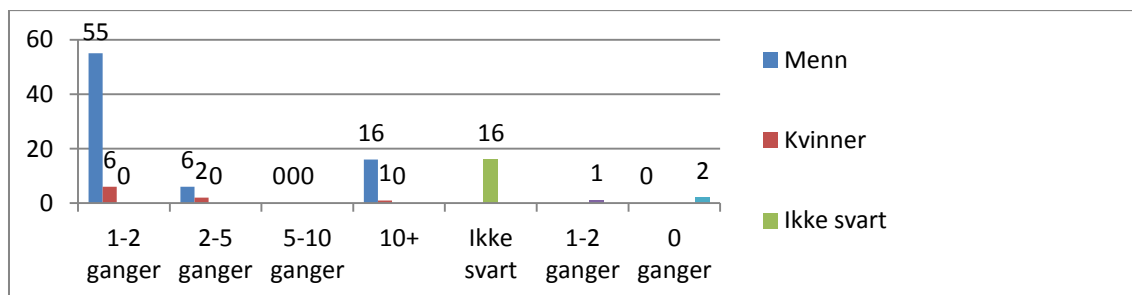
Spørsmål 2. Alder i år



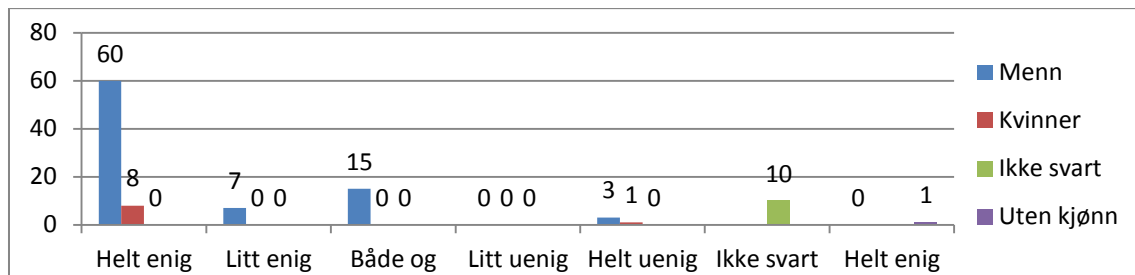
Spørsmål 3. Hvilken type mc kjører du. (Kan krysse av flere alternativ på dette spørsmålet.)



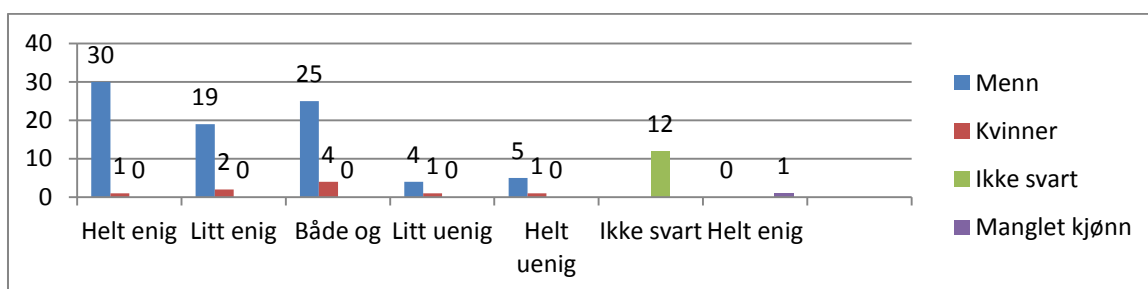
Spørsmål 4. Hvor ofte deltar du på førerutviklingskurs og/eller trening på bane pr år.



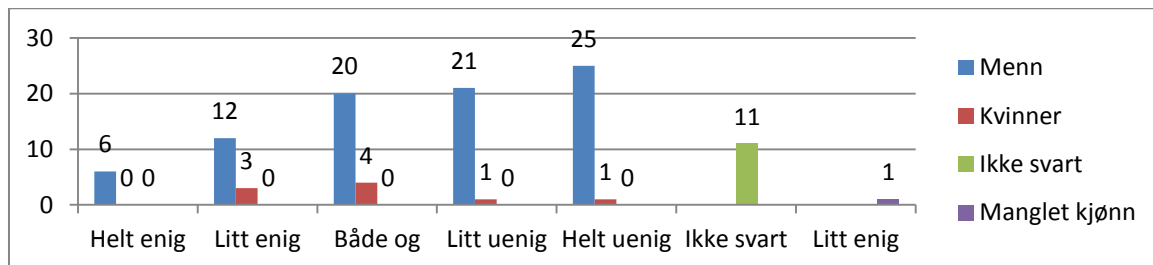
Spørsmål 5. Jeg øker min tekniske kjøreferdighet ved førerutviklingskurs/trening.



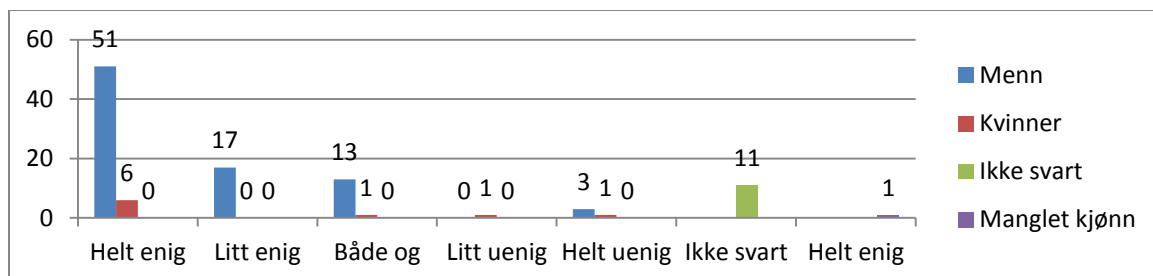
Spørsmål 6. Jeg har lik fart og kjører dermed med økt sikkerhetsmargin på veien etter endt førerutviklingskurs/trening.



Spørsmål 7. Jeg øker min hastighet på veien med bakgrunn i min bane trening.



Spørsmål 8. Banetrening har god innvirkning på min kjøreadferd sikkerhetsmessig langs veien.



Spørsmål 9: Her spenner svarene vidt, fra «å ha det gøy» til «å øke sikkerheten på veg».

Figur 3: (Resultater fra spørreskjema blant motorsyklister).

5.2 Betraktninger av resultat fra spørreundersøkelse blant motorsyklister

Vi mottok 105 besvarelser noe vi synes er representativt nok til å kunne trekke enkle konklusjoner. Hovedtyngden av respondenter er menn og alderen ligger på mellom 30-40 år. De fleste kjører en touring sykkel, men også mange kjører racing sykkel, noe som forteller at eierne av disse sykkeltypene er ivrige på å øke sin trafikksikkerhet eller å ha det gøy. De fleste deltar 1-2 ganger i året på slike kurs. Hele 68 stk. er enige i at de øker sin tekniske kompetanse etter endt førerutviklingskurs. Når det gjelder hastighetsspørsmål viser det seg at de aller fleste kjører med lik hastighet etter endt kurs. På direkte spørsmål om de øker sin hastighet etter endt kurs svarer 6 stk. enig på dette, og det kan stemme med opplysningene om at ca. 8-10 % (vegvesen.no, 2) av oss er risikotakere i trafikken. De aller fleste svarer at de ikke øker sin hastighet. De fleste svarer at kurs har god innvirkning på deres kjøreatferd sikkerhetsmessig. Våre konklusjoner av resultatet blir at det er ett godt behov for førerutviklingskurs på bane. De fleste av respondentene er fornuftige trafikanter (ansvarstakere) som drar nytte av sin økte tekniske kompetanse til å øke sin trafikksikkerhet etter endt kurs. Det finnes noen som øker sin hastighet og dermed minsker sin trafikksikkerhet. Dette tror vi kan være risikotakere og til dels spenningsøkere. Siste spørsmål 9 er ett åpent spørsmål hvor respondenten selv utfyller sin mening, noe som gir oss ett bedre grunnlag for å utvikle ett egnet kursopplegg.

6. DRØFTING

6.1 Anvendt teori

6.1.1 POU/Induktiv

Vi har anbefalt bruk av POU fordi denne undervisningsmetoden er etter vår mening godt egnet for å møte, spesielt, høyrisikogrupper sine undervisningsbehov. Vi mener denne gruppen trenger å reflektere over risikomomenter for å heve sin egen kompetanse å bevege seg høyere i GDE matrisen. Vi benytter POU på en induktiv måte, da deltakerne får prøvd den enkelte øvelsen først for så å få spørsmål knyttet til den spesifikke øvelsen direkte etterpå linket mot trafikale utfordringer og kjøretekniske ferdigheter. Disse spørsmålene jobber deltakerne med i små grupper, for så å diskutere i plenum. Veilederen må styre diskusjonene inn mot ønsket målsetting. Ved benyttelse av POU trenger man litt bedre tid. POU er avhengig av at deltakerne har en viss forhåndskunnskap for å kunne skape en relasjon og

dermed refleksjon. I vårt kurs vet veileder ikke på forhånd hvor store kunnskaper deltakerne har. Vi vet at de har førerkort klasse A, men ikke noe mere. Dette kan skape problemer for undervisningsmetoden da veileder ikke kan planlegge en optimal spørsmålstilling på forhånd. For veileder kan undervisningen virke og være god, men hva med deltakeren? Deltakeren møter på kurs med mange ukjente, hvis de er innadvendt som person kan det hemme diskusjonene og dermed læringen. Slik vi tolker det bruker Linderholm en induktiv arbeidsmåte spesielt ovenfor høyrisikograppa da hun mener de trenger å få teorien nært knyttet opp mot praksis for å lære bedre. Hun mener denne grappa er noe rastløse og trenger opplevelser og action for refleksjon.

6.1.2 Deduktiv

Linderholm skriver at lavrisikograppa ønsker en deduktiv arbeidsmetode. Dette er en gruppe som søker trygghet og synes det er en trygghet å få nytt stoff presentert teoretisk før praksis. I vårt produkt baserer vi oss på Linderholms forskning og anbefaler at denne grappa får teoristoffet presentert ved instruksjon i første omgang. Noe av problemet med instruksjon kan være at deltakerne ikke får reflektert stoffet nok slik at den overordnede forståelse ikke oppnås og dermed blir det vanskeligere å knytte teorien opp mot praksis.

6.1.3 Del- og helmetoden

Vi har anbefalt at delmetoden anvendes i utførelsen av de enkelte øvelsene spesielt i praksis. Det er opp til veileder å vurdere sine deltakere slik at han kan sette opp metoden utfra deltakernes behov. Veileder bør vurdere del- eller helmetoden utfra DRM, eks hvor mange deltakere, vanskelighetsgrad på øvelsene, tidsfaktor og miljø. Bruk av delmetoden kan trenge lengre tid enn bruk av helmetoden.

6.2 Spørreskjema blant motorsyklister

Vi ønsker å se på hvor stor legitimitet *spørreskjema blant motorsyklister* har. Vi laget spørreskjemaet våren 2012, på dette tidspunktet hadde vi en noe annen problemstilling enn dagens. Problemstillingen da var å se på atferden til deltakerne etter endt kurs, for å finne ut om slike kurs er relevant i forhold til trafiksikkerhet. Vår første problemstilling var pr. 3.4.2012: «*Hvilke sikkerhetsmessige fordeler kan en mc fører ha av å delta på førerutviklingskurs på bane*». Spørreskjemaet vårt er utarbeidet med bakgrunn i denne problemstillingen. Dette bærer skjemaet noe preg av. Vi ser at vi kunne utformet skjemaet noe annerledes med nåværende problemstilling. Spørsmål 1-4 kunne vært utelatt, da disse ikke har

relevans til dagens problemstilling. Disse spørsmålene var med fordi vi ønsket å se på hvilke aldersgrupper, kjønn, sykkeltyper som deltar på slike kurs. Vi ønsket å finne ut om vi kunne knytte de enkelte kjønn, sykkeltype og alder mot en viss atferd. Spørreskjemaet har imidlertid en relevans til dagens problemstilling, med tanke på at vi fant ut at enkelte kursdeltakere fikk en negativ atferd etter endt kurs. Spørreskjemaet har bidratt til utviklingen av produktet og dagens problemstilling.

Respondentene mente spørreskjemaet fungerte godt, men en del syntes spørsmål 6 var noe uklart. De hadde problemer med å forstå spørsmålet uten veiledning fra oss. Vi ser i ettertid at spørsmålet omhandler to påstander og blir derfor nesten umulig å forholde seg til.

Vi burde testet skjemaet på ett utvalg før vi slapp det ut på markedet. Dette kunne hjulpet oss til å utforme skjemaet bedre.

Underveis i prosessen har vi utviklet flere problemstillinger. Spørreskjemaet og prosessen har bidratt til endret tankegang for å nærme seg nullvisjonen og enkeltindividets behov. Våre problemstillinger har vært:

- *«Hvilke sikkerhetsmessige fordeler kan en mc fører ha av å delta på førerutviklingskurs på bane».*3.4.2012
- *«Problemstilling heller mot null-visjonen og hvordan vi kan arrangere ferdighetskurs på bane for best mulig resultat. Bla å innføre en personlighetstest for å møte de enkeltes deltakeres behov. Ser for oss to grp. (spenningssøkere og trygghetssøkere)».* 22.8.2012
- *«Å lage ett førerutviklingskurs på mc som tar hensyn til de forskjellige personlighetstypene som deltar for å fremme sikkerheten på vegen etter endt kursing mht. null-visjonen».*4.9.2012
- *«Individtilpasset førerutviklingskurs for motorsyklister».* 30.1.2013
- *«Hvorfor og hvordan lage ett individtilpasset førerutviklingskurs for motorsyklister»* 4.2.2013

Vi ser at siste problemstilling henger godt sammen med tankene bak første problemstilling. Veien fra start til nåværende tidspunkt har vært lang og har formet oss til dagens ståsted.

6.3 Produktet

6.3.1 Spørreskjema for individtilpasning

Vårt spørreskjema som ligger inne i produktet benyttes for å skille høy- og lavrisikogruppene. Skjemaet stiller holdningsbaserte spørsmål som også omhandler andre forhold enn trafikk. Dette mener vi er nødvendig for og tydeligere skille de to gruppene, da spørsmålene omhandler risikoforhold i og utenfor trafikk. Ett problem med ett slikt skjema er at ved flere deltakelser på samme kurs, vil deltakerne være forberedt og kan derfor gi svarene utfra hvilke grupper de ønsker å delta i. Det kan også være slik at når en har deltatt på kurs kan en gi andre tips til hvordan å svare for å havne i det en selv mener er «riktig» gruppe. Noen deltakere tar ikke slike skjema seriøst nok og svarer vilkårlig, dette kan medføre at de havner i feil gruppe. Kurset får da ikke sin tiltenkte funksjon for disse deltakerne.

Spørreskjemaet er, som tidligere nevnt, testet ut på 10stk studenter ved Hint. Dette er få respondenter, noe som kan gi misvisende resultater. Studentene er kanskje også noe forskjellig fra den gjennomsnittlige kursdeltaker på førerutviklingskurs for motorsyklister med tanke på utdanningsforløpet. Dette kan medføre større fokus og dermed kan svarprosessen forløpe noe annerledes med hensyn til tidsforbruk. Tidsforbruket på utfyllingen var i snitt 3,0 min, og på rettingen brukte en person tilsammen 12 min. Den totale tiden er innenfor hva vi kan benytte ved ett slikt førerutviklingskurs. Vi kjente studentene fra før og hadde en formening om de tilhørte høy- eller lavrisikogruppen. Resultatet stemte godt overens med våre forventninger. Noe som forteller oss at spørreskjemaet fungerer som tiltenkt. Vi har også testet skjemaet på oss selv og resultatet var tilfredsstillende utfra våre egne forventninger.

Respondentene mente at spørreskjemaet fungerte godt ved besvarelsen. En respondent syntes spørsmål F) var noe uklart, en annen syntes spørsmål E) var noe uklart. Vi vurderte å redigere disse spørsmålene noe, men kom frem til at uklarhetene kom av misforståelser og ikke uklare spørsmål etter en samtale med de to respondentene.

Spørreskjema for individtilpasning, vedlegg nr. 5

6.4 Praksis

Vårt kurs er ikke testet i praksis, dette kan være en svakhet. Testing av vårt kurs må gjøres i sommerhalvåret, det er ikke mulig i dette tilfellet. Ved testing av slike produkter kan man luke ut og tilføre momenter som gjør kurset bedre egnet i forhold til problemstillinga.

Vi har lagt til grunn at den enkelte veileder selv kan avgjøre hvor, hvordan og hvor mange deltakere de ønsker for å avholde kurs. Hvis en benytter DRM for å gjennomføre kurset ser vi at kurset har variabler som kan påvirke hverandre. For eksempel, rammefaktoren må forandres ved forskjellig antall deltakere enn antatt ved å endre størrelsen på baneområdet og teorilokalet. Det er opp til den enkelte veileder å forholde seg til DRM. Ulempen ved å ha ett såpass åpent kursopplegg er at veileder ikke kan være i stand til å forholde seg til variablene.

Vi har lagt til grunn at deltakerne har føreropplæring klasse A, og at vi ønsker at de beveger seg opp på trinn fire i GDE matrisen gjennom vårt førerutviklingskurs. Tanken med vårt kurs er å endre holdningene, til risiko, for høyrisikograppa som øker hastigheten på vei etter endt kursing og øke de tekniske kjøreferdighetene for lavrisikograppa. Slik vi har erfart er høyrisikograppa på ett lavere trinn, når det gjelder å vurdere risiko, i GDE matrisen enn lavrisikograppa. Derfor ønsker vi å jobbe mere med holdningene i forhold til risiko til høyrisikograppa for å forsøke å løfte disse til ett høyere nivå i GDE matrisen.

Lavrisikograppa er på ett lavere nivå rent teknisk og vi ønsker å forbedre denne. Tanken med dette er å øke deres trafiksikkerhet.

Noe av problemet med dette konseptet er at enkelte veilederne ikke kan være kompetente nok til å gjennomføre denne opplæringen. Dette konseptet stiller krav til tilnærming av teoristoffet og de pedagogiske undervisningsmetoder. Hvis veileder ikke forbereder seg godt nok, kan kurset miste sin funksjon som tiltenkt.

6.5 Øvelsene

Vi ser at vi kunne tatt med andre aktuelle øvelser for å øve de forskjellige tekniske momenter. Vi har deltatt selv på kurs hvor andre øvelser har inngått. Produktet er gjennomgått av Petter Wigum som er veileder og delaktig i opplæringen av trafikklærere for motorsykkel ved Hint og er motorsykkel trafikklærer. Hans synspunkter var positive. Han nevnte andre øvelser som kan være aktuelle, eksempelvis: sirkelkjøring, krypkjøring, kjøring mot seil, unnamanøver med brems først. Vi har vurdert disse, men funnet ut at de ikke passer inn i vårt produkt. Vi

har foretatt denne vurderingen med bakgrunn i vår erfaring og tilnærming mot problemstillingen. Disse øvelsene kunne ved gjennomføring av en kurstest blitt vurdert på nytt som aktuelle for å møte vår problemstilling. Vi har valgt å gjøre kurset mindre omfattende for bedre gjennomføring. Dette har medført at utvelgelsen av øvelsene er tilrettelagt for å møte vår problemstilling etter beste evne.

For å lese uttalelser fra Petter Wigum se vedlegg nr. 4

7. KONKLUSJON/AVSLUTNING

Vi har forsøkt å produsere ett produkt som tilnærmer seg økt trafikksikkerhet på en annen måte enn hva som er gjort tidligere. Til forskjell fra andre kurs øver vi direkte på øvelser som er ulykkesutsatte og vi individtilpasser kursinnholdet etter deltakernes vilje til å ta risiko i trafikken. Vi har også lagt vekt på å foreslå pedagogiske hjelpemidler slik at veiledere kan stå bedre rustet til å treffe deltakerne for å oppnå bedre trafikal forståelse.

Når vi vurderer det ferdigstilte produktet føler vi at produktet kan være gjennomførbart, gøy og derav lærerikt.

I løpet av arbeidet med oppgaven har vi lært mye gjennom fremstillingen av de tekniske øvelsene, individtilpasning og de pedagogiske virkemidler. Dette er kunnskap vi som fremtidige trafikklærere for blant annet klasse A kan ha nytte av.

KILDER

Glein, Jarl Ove. og Lødemel, Ståle. 2009: *Trafikkdidaktikk, Hel- delmetode, Instruksjon*, nki forlaget 1.utgave 3. opplag

Glein, Jarl Ove. og Lødemel, Ståle. 2009: *Trafikkdidaktikk s.54, DRM* nki forlaget 1.utgave 3. opplag

Loeng, Svein. 2012: *Problemorientert undervisning(POU)*, forelesning hentet fra fronter ved Hint.

Loeng, Svein. 2012: *Konstruktivisme*, forelesning hentet fra fronter ved Hint.

Statens Vegvesen. 15.10.2004, *Læreplan førerkortklasse B og BE, håndbok 252*

Internett:

Bikeport. [online]. Tilgjengelig fra:

<http://www.bikeport.no>

[Lastet ned 17.2.2013 kl 1818]

Larsen, Leiv. *Nucleus-MC*. [online]. Tilgjengelig fra:

<http://www.nucleus-mc.org/>

[Lastet ned 13.2.2013 kl 13.50]

Linderholm. Inger. *Individanpassad förarutbildning*. Trivector Information AB Rapport 2003:4, Verson 1.0. [online]. Tilgjengelig fra:

http://www.vegvesen.no/_attachment/61138/binary/13759

[Lastet ned 19.2.2013]

Naf Mc Trondheim. [online]. Tilgjengelig fra:

<http://www.nafmc-trondheim.no/>

[Lastet ned 17.2.2013 kl 1820]

NMCU. *Forsikringsselskapenes krav til førerutviklingskurs*. [online]. Tilgjengelig fra:

<http://nmcu.org/kaskoforsikring-p-f-rerutviklingskurs>

[Lastet ned 13.2.2013 kl 1428]

NMCU. *GDE matrisen*. [online]. Tilgjengelig fra:
<http://arkiv.nmcu.org/publ/gadget-matrisen/gadget-matrisen.pdf>
s.15 [Lastet ned 19.2.2013 kl 21.00]

NTNU. *Personlighetsbasert føreropplæring*. [online]. Tilgjengelig fra:
<http://www.vegvesen.no/attachment/61137/binary/13758>
[Lastet ned 19.2.2013 kl 1330]

Statens Vegvesen. *Mc sikkerhet*, håndbok 245.[online]. Tilgjengelig fra:
<http://www.vegvesen.no/attachment/61487/binary/14194>
s12,[Lastet ned 1.2.2013. kl 1045]

Statens vegvesen. *Nullvisjonen*. [online]. Tilgjengelig fra:
<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen>
[Lastet ned 21.2.2013. kl 1145]

Vegvesen.no,1. *Temaanalyse, dødsulykker på motorsykel 2005-2009*. VD rapport.
Veidirektoratet nr 45.[online]. Tilgjengelig fra:
<http://www.vegvesen.no/attachment/288453/binary/509418>
[Lastet ned 19.2.2013 kl 1358]

Vegvesen.no, 2. *Trafikklæreres erfaringer med individtilpasset opplæring*.
Nå treffer vi eleven mer "hjemme". [online]. Tilgjengelig fra:
<http://www.vegvesen.no/attachment/61135/binary/13756>
s10,[Lastet ned 1.2.2013, kl 1041]

Statens Vegvesen. *Ulykestall for 2011*. [online]. Tilgjengelig fra:
<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Siste+nyheter/Vis?key=294787>
[Lastet ned 19.2.2013 kl 1340]

Tango Mc.[online]. Tilgjengelig fra:
<http://tangomc.no>
[Lastet ned 17.2.2013 kl 1815]

Tronsmoen. Torbjørn. «*Effekter av ferdighetskurs for motorsyklister*». [online]. Tilgjengelig fra:
http://arkiv.nmcu.org/publ/tronsmoen_effekter_ferdighetskurs/isbn_82-7207-549-0.pdf
[Lastet ned 13.2.2013 kl 1419]

FIGURLISTE

1. GDE matrisen, s14
2. Den didaktiske relasjonsmodellen, s15
3. Resultater fra «Spørreskjema blant motorsyklister», s17-18

VEDLEGG

1. Spørreskjema blant motorsyklister.
2. Mail fra Anders Berg Nilsen.
3. Spørreskjema for individtilpasning, originalt fra Dagfinn Moe.
4. Mail fra Petter Wigum.
5. Spørreskjema for individtilpasning tilpasset for vårt produkt.

Vedlegg 1.

SPØRRESKJEMA BLANT MOTORSYKLISTER

1. Kjønn?

- ☐ Mann
☐ Kvinne

2. Alder år?

3. Hvilken type mc kjører du på bane?

- ☐ Racing ☐ Touring ☐ Enduro ☐ Motard ☐ Cross

4. Hvor ofte deltar du på førerutviklingskurs/trening på bane pr år?

- ☐ 1-2 ☐ 2-5 ☐ 5-10 ☐ 10+

5. Jeg øker min tekniske kjøreferdighet ved førerutviklingskurs/trening?

- ☐ Helt enig ☐ Litt enig ☐ Både og ☐ Litt uenig ☐ Helt uenig

6. Jeg har lik hastighet som før og kjører dermed med økt sikkerhetsmargin på veien etter endt førerutviklingskurs/trening?

- ☐ Helt enig ☐ Litt enig ☐ Både og ☐ Litt uenig ☐ Helt uenig

7. Jeg øker min hastighet på veien med bakgrunn i min bane trening?

- ☐ Helt enig ☐ Litt enig ☐ Både og ☐ Litt uenig ☐ Helt uenig

8. Banetrening har god innvirkning på min kjøreadferd sikkerhetsmessig langs veien?

- ☐ Helt enig ☐ Litt enig ☐ Både og ☐ Litt uenig ☐ Helt uenig

9. Hvorfor deltar du på banekurs/trening på bane?

Vennligst svar på andre siden av arket ved spørsmål 9.

Grunnlag for kandidatoppgave ved trafikk lærerutdanningen 2013 av Magnus, Rune og Lasse. På forhånd takk ☺

Vedlegg 2.

Kandidatoppgave

Jeg har sett på mailen din, og her kommer litt av mine tanker omkring emnet dere har.

1. Hvordan skal man finne disse personene. Jeg ville som du skriver ha benyttet meg av en personlighetstest, jeg ville nok hvis det er et krav benyttet meg av en NEO-PI-R av Costa og McCrae (1992). Bakgrunnen for valget er at det er en veldig anerkjent personlighetstest med en veldokumentert norsk versjon. Dere kan jo ta med noe som at testen består av 240 påstander eller utsagn som de aktuelle personene skal ta stilling til og angi på en skala hvor i hvilken grad de synes påstandene passer for dem selv. Skalaen går fra null til 4, hvor null er stekt uenig og 4 er sterkt enig. Selve testen bygger jo på femfaktor modellen. De 4 trekkene du skriver om passer jo inn i femfaktor modellen. Og jeg ville ha brukt femfaktor modellen som et teoretisk utgangspunkt, siden at modellen har mottatt mest konsensus og anerkjennelse enn noen annen modell på personlighetstrekk i psykologi. Skårene som man får ved NEO-PI-R uttrykkes ved at kandidatene får skårer på de fem globale trekkene (domener) og hvert domene har 6 fasetter og testen blir beregnet ut fra summen av fasett skårene. De fire trekkene som er aktuelle her passer jo inn i en slik modell, og jeg er usikker på om man bare kan guide sin egen personlighetstest og komme opp med egne spørsmål knyttet til bare disse 4 trekkene. Denne testen vil ta ca en time å gjennomføre.
2. Litt om teorien bak. Hvis man skal snakke om hvorfor disse 4 trekkene er aktuelle for trafikksikkerhet og risiko så ville jeg ha pekt på hvilket domene de tilhører. Da kan man begrunne bedre hvorfor man stiller de spørsmålene man bruker i personlighetstesten. Som for eksempel; så tolker jeg dit hen at risikotakeren er det samme som impulsivitet. Impulsivitet tilhører domenet Nevrotisme. Mens spenningssøking tilhører domenet Ekstraversjon. Ansvarstakeren tolker som å tilhøre domenet planmessighet. Trygghetssøkeren det samme.
3. mer om teorien bak/og hvordan kan teorien gjenspeile kategoriseringen av disse ulike trekkene på personlighetstesten. Impulsivitet går jo inn under nevrotisme. Domenet skiller mellom mennesker med emosjonell stabilitet og emosjonell ustabilitet. De som er emosjonelt ustabile svinger veldig mye i humøret, rapporterer ofte om dårligere fysisk helse, flere fysiske symptomer, mindre tilbøyelige til å utføre helsefremmende atferd. Bruker alkohol til og kommer over problemene sine. Flere opp og nedturer i deres sosiale relasjoner. De tenderer også til å underestimere seg selv, noe som kan føre til dårligere prestasjoner på skolen. De som derimot skårer lavere på dette trekket blir oppfattet til å være mer emosjonell stabile. De er vanligvis mer avslappet, og bedre til å håndtere stress. Årsaken til at man vil vite hvem som skårer høyt på impulsivitet må ha med at disse personene har vanskeligheter med og bremse de umiddelbare reaksjonene eller hemme impulser. De kan foreta for eksempel lite rasjonelle handlinger og dårlige til å planlegge langsiktig, dette kan innebære risiko i trafikken ved at de foretar lite adekvate samspill med andre trafikanter. De har også problemer med å motstå lyster. Så, spørsmålene på personlighetstesten må dreie seg om disse kjennetegnene på impulsivitet; som for eksempel; når jeg skal foreta ting så

tenker jeg gjennom det på forhånd, eller noen ganger så handler jeg før jeg tenker. Det blir jo påstander som kandidaten da tar stilling til, og svarer på hvor godt dette passer for seg selv. På spenningssøking; teorien bak her er jo at disse personene higer etter spenning, og elsker fart og moro. Dette går jo inn under ekstroversjon, og disse personene er ofte sosiale, snakkesalige og aktive. De fremstår ofte som humørfylte enn de som blir oppfattet som mer introverte. Dette kan ha ulemper (de kan kjøre for fort, høre på musikk mens de kjører, kan komme opp i flere ulykker). Spørsmål som kan fange disse personene opp kan jo være; Jeg elsker spenningen med og kjøre fort med bil, jeg reiser heller på et sted med masse nattklubber i stedet for på et rolig sted med lite spenning, eller stort sett så foretar jeg valg før jeg handler. Derimot Trygghetssøkeren og ansvarstakeren oppfatter jeg til å tilhøre domenet planmessighet. De med høyere skåre på domenet har ofte høyere selvkontroll, klarer og kontrollere impulser i høyere grad. De arbeider ofte hardt, er pålitelige og punktliges mennesker. De er besluttomme, og gjør det ofte godt på skolen og i arbeid. Høy planmessighet kan også ha med mer stabile og sikre parforhold. Høy skåre på dette trekket anser jeg som positivt for trafikk sikkerhet og det at antall ulykker går nedover. For og kunne identifisere disse personene på personlighetstesten hadde jeg ville stilt spørsmål som for eksempel; andre personer oppfatter meg som en klok person, når jeg utfører oppgaver enten alene eller med andre så gjør jeg alltid det beste jeg kan, jeg anser meg selv som og være systematisk, andre personer stoler på meg når vi utfører oppgaver eller arbeid sammen, jeg liker og arbeide strukturert for og nå de målene jeg har satt meg. Jeg antar at poenget med og vise til teorien bak er at man kan se hvordan personligheten kan enten være fordelaktig eller hemmende for god trafikk sikkerhet. Videre at de to første gruppene er ikke spesielt fordelaktig i trafikken med hensyn til at de foretar muligens mindre rasjonelle og kalkulerter valg enn de to siste gruppene som er mer nøyaktige og planmessige i de handlingene de utfører. Dessuten så antar jeg at stress er en faktor som kan bidra til flere trafikkulykker, noe de som skårer høyere på Nevrotisisme (impulsivitet) faller inn under.

4. Hvordan kan man gi en tilpasset opplæring. Da har jeg kunne sett for meg at de som skårer høyere på de to første trekkene hadde blitt forklart hvilke ulemper eller kostnader deres personlighetsskåre kan ha angående trafikkulykker. Hvordan kan for eksempel høyere stress føre til at de foretar flere dårlige valg, gjøre de bevisste på at de må bremse ned i noen situasjoner og ikke ta forhøyet risiko. Kan også bruke den andre gruppen (planmessige) som en sammenligning. Vise til hvordan deres personlighet igjen fører til færre ulykker, kan det og vente eksempel på rødt lys ha noe med at de som skårer høyere på planmessighet er mer samvittighetsfulle. Eller at de som skårer høyere på nevrotisisme kan ha et høyere konsum av alkohol for å komme seg gjennom sine egne problemer, kan dette ha noen konsekvenser i trafikken. At de kan være påvirket av og til. Man kan jo også vise til konkrete eksempel fra trafikken, hvor man peker på hva ville en med høy spenningsøking ha gjort her kontra enn med lavere. Hvilke konsekvenser kan det ha for ulykker.
5. Hvem trenger teori først eventuelt etterpå. Jeg tolker spørsmålet dit hen at hvilken av de tre gruppene skal få teori før testen eller etterpå. I så fall, hadde jeg gitt den første gruppen(impulsive og spenningssøkende) teorien før testen. Siden at disse personene

er de som kan være mest utsatt for ulykker, da hadde jeg ventet med teorien til den andre gruppen (planmessig) siden at de i utgangspunktet i kraft av femfaktor modellen ikke har den samme risikoen for ulykker.

En ting som kanskje kunne ha vært en ide for og løfte oppgaven ytterligere. Jeg er usikker på om dere bare skal ta foreta en personlighetstest, men det er jo noe usikkerhet knyttet til svarene man får på en slik test. Dette kommer jo av sosial ønskelighet, at folk kan fremstille seg som bedre enn de egentlig er. Dvs at man kan få litt skeivheter i svarene. Er ikke sikkert det blir ærlige svar. Derfor går det an å kombinere flere ulike metoder for og undersøke personligheten til personene. Det som går an er å spørre andre personer om hvilket inntrykk de har av de personene som skal testes. Fordelene er jo at det er flere andre personer som også kan observere de aktuelle personene. Selve enigheten mellom observasjonene kalles inter-rater reliabiliteten. Poenget med dette er jo å redusere mulige feilkilder som kan komme av bare ett spørreskjema. Men er ikke sikkert dere trenger å gå utenom personlighetstesten.

Vedlegg 3.

15: Sett ring rundt det tallet (1 eller 2), som representerer det utsagnet som passer best på deg. Selv om det er vanskelig å velge, så kryss av for det du føler ligger deg nærmest i hvert tilfelle.		
a)	1	Det er ikke farten som dreper
	2	Å kjøre fort er en måte å risikere en for tidlig død
b)	1	Jeg foretrekker bil fremfor motorsykkkel
	2	Jeg kunne godt tenke meg å kjøre en sterk og rask motorsykkkel
c)	1	Hvis jeg kommer til en go-kart bane kan jeg tenke meg å kjøre
	2	Go-kart interesserer meg ikke
d)	1	Å kjøre i 140 - 150 km/t på motorveg i utlandet er ok
	2	Det er farlig å kjøre i 140 - 150 km/t selv om det er på motorveg i utlandet
e)	1	Å kjøre fort på svinget veg er direkte farlig
	2	Jeg liker å sitte på til noen som kjører fort på svinget veg
f)	1	Myk akselerasjon (fartsøking) med bil er behagelig
	2	Å bli trykt tilbake i setet under en kraftig akselerasjon er en herlig følelse
g)	1	Biler er attraktive og appellerer til mange sterke følelser på grunn av utseende
	2	Biler er tross alt bare et transportmiddel

h)	1	Man må ta noen sjanser i trafikken selv om andre trafikanter kan bli irriterte
	2	Man skal alltid vise hensyn overfor andre i trafikken
i)	1	Det er ikke så farlig å kjøre bil selv om man har tatt en øl eller to
	2	En skal aldri sitte på til noen som kjører etter å ha drukket
j)	1	Det er viktig alltid å holde seg til trafikkreglene
	2	Som bilfører må man ofte tøyne reglene da det likevel er liten sjanse for å bli tatt
k)	1	Bilkøer og lave hastigheter er noe man må være tålmodig overfor
	2	Jeg hater bilkøer og treg trafikkavvikling
l)	1	Jeg er ikke så nøye med å bruke bilbelte på korte strekninger i 30 - 50 soner
	2	Å bruke bilbelte er en vane for meg uansett kjøretur og hastighetsnivå
m)	1	Jeg kan tenke meg å sitte på bil bare for turen og kjøregleden sin del
	2	Jeg synes bilen bare skal brukes til nødvendige transportoppdrag

Hei!

Sorry sent svar, har vært mye ute fra kontoret.

Legger ved en test dere kan bruke.

Mange gode spørsmål der og dere ser hva som er risikosvar og motsatt.

Bare ta kontakt for nærmere prat.

dagfinn

From: Lasse Gran [mailto:lasse_gran@hotmail.com]
Sent: 4. september 2012 13:07
To: Dagfinn Moe
Subject: Kandidatoppgave Hint

Hei Dagfinn.

Vi er tre stykker som skal skrive kandidatoppgave angående planlegging av førerutviklingskurs på mc med hensikt på økt sikkerhet på veg (null visjonen). Vi snakket med deg i dag angående "personlighetstest " i forkant av et førerutviklingskurs.

Vi er ute etter å kategorisere de forskjellige personlighetene med spesiell vekt på de spenningssøkende som deltar på dette kurset?

Er det andre personligheter vi bør ta hensyn til(eks nevrotikere) som kan inneha egenskaper som søker høy spenning. Vi ser på ett slikt kurs som en stor utfordring og lurte derfor på om Sintef kan være interessert i å bidra til hjelp av planleggingen av innholdet av det?

Vi har tro på at det å ta hensyn til de forskjellige personligheter kan være veien å gå for å øke sikkerheten langs vegen.

Kurset må være forsikringsgodkjent for å øke rekrutteringen, det er ment å være en blanding av teori og praksis og vare i min 4 timer.

Mvh Lasse, Magnus og Rune ved Hint

Vedlegg 4.

From: Petter.Wigum@hint.no
To: msb_90_3@hotmail.com
Subject: VS: Oppgave
Date: Thu, 21 Feb 2013 12:28:23 +0000

Fra: Wigum Jan Petter
Sendt: 21. februar 2013 13:30
Til: 'msb_90-3@hotmail.com'
Emne: Oppgave

Hei ☺

Jeg har sett igjennom oppgaven som dere har skrevet og har følgende kommentarer;

Det er tydelig at dere har gode kunnskaper om emnet og de ulike momenter som kurset inneholder.

Det vil bli spennende å høre om de tanker og refleksjoner dere har gjort dere vil ha validitet ved en praktisk kursgjennomgang.

Oppgaven er absolutt å anbefale for alle MC interesserte kursholdere og deltagere.

For øvrig så viser jeg til den muntlige gjennomgangen vi hadde rundt oppgaven/produktet

Med vennlig hilsen

Høgskolen i Nord-Trøndelag

Jan Petter Wigum

Høgskolelærer

74 82 37 49 (kontor), 926 02646 (mobil)

Petter.wigum@hint.no

www.hint.no

Husk bilbeltet, noen er glad i deg

Vedlegg 5.

Spørreskjema for individtilpasning

Sett ring rundt det tallet (1 eller 2), som representerer det utsagnet som passer best på deg.

Selv om det er vanskelig å velge, så kryss av for det du føler ligger deg nærmest i hvert enkelt tilfelle.

Navn:

A)	1	Det er ikke farten som dreper
	2	Å kjøre fort er en måte å risikere en for tidlig død
B)	1	Jeg kunne aldri tenke meg å hoppe i fallskjerm
	2	Jeg kunne tenkt meg å hoppe i fallskjerm
C)	1	Hvis jeg kommer til en gokart bane kan jeg tenke meg å kjøre
	2	Gokart interesserer meg ikke
D	1	Å kjøre i 140 - 150 km/t på motorveg i utlandet er ok
	2	Det er farlig å kjøre i 140 - 150 km/t selv om det er på motorveg i utlandet
E)	1	Å kjøre fort på svinget veg er direkte farlig
	2	Jeg liker å kjøre fort på svinget veg
F)	1	Myk akselerasjon (fartsøking) med bil er behagelig
	2	Å bli trykt tilbake i setet under en kraftig akselerasjon er en herlig følelse
G)	1	Når jeg skal foreta meg noe så tenker jeg gjennom det på forhånd
	2	Noen ganger så handler jeg før jeg tenker
H)	1	Det er ikke så farlig å kjøre bil selv om man har tatt en øl eller to
	2	En skal aldri sitte på til noen som kjører etter å ha drukket
I)	1	Det er viktig å holde seg til trafikkreglene
	2	Som motorsyklist må man ofte tøyne reglene da det likevel er liten sjanse for å bli tatt
J)	1	Bilkøer og lave hastigheter er noe man må være tålmodig overfor
	2	Jeg hater bilkøer og treg trafikkavvikling
K)	1	Jeg er ikke så nøye med å bruke ryggskinne på korte strekninger i 30 - 50 soner
	2	Å bruke ryggskinne er en vane for meg uansett kjøretur og hastighetsnivå

L)	1	Jeg kan tenke meg å sitte på bil bare for turen og kjøregleden sin del
	2	Jeg synes bilen bare skal brukes til nødvendige transportoppdrag

Figur 2: Spørreskjema for individtilpassing. (Kilde: Moe, 2012)

Spørsmål: A) svar 1= høyrisiko, 2=lav, B) svar 1=lav, svar 2=høy, C) 1 =høy, 2=lav, D) 1=høy, svar 2=lav, E) 1=lav, 2=høy, F) 1=lav, 2=høy, G) 1=lav, 2=høy, H) 1=høy, 2=lav, I) 1=lav, 2=høy, J) 1=lav, 2=høy, K) 1=høy, 2=lav, L 1=høy, 2=lav